

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Umum**

Menurut Miro (2005), Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkat atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan – tujuan tertentu. Alat pendukung yang dipakai untuk melakukan proses pindah, gerak, angkut, dan alih ini bervariasi, tergantung pada bentuk objek yang akan dipindahkan , jarak antara satu tempat ke tempat yang lain, dan maksud objek yang akan dipindahkan tersebut, dengan kata lain sarana dan prasarana Transportasi menyesuaikan kebutuhan objek pengguna Transportasi, sehingga perjalananyang akan dilakukan menjadi aman, nyaman, lancar, cepat, dan ekonomis. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (PP RI No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan). Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang (WHO,2004).

Salah satu prasarana Transportasi Darat adalah jalan raya yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2012).

## **2.2 Klasifikasi Jalan**

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 tentang jalan (2004), jalan umum dikelompokkan ke dalam sistem jaringan jalan, fungsi jalan, status jalan, dan kelas jalan.

### **2.2.1 Jaringan Jalan**

Jaringan jalan terdiri dari Jaringan jalan Primer dan Jaringan jalan Sekunder.

Definisi kedua sistem Jaringan jalan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Jaringan jalan Primer adalah sistem Jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat Nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat – pusat kegiatan.
2. Jaringan jalan Sekunder adalah sitem Jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

### **2.2.2 Fungsi Jalan**

Jalan menurut fungsinya terbagi atas jalan Arteri, jalan kolektor, jalan Lokal, dan jalan Lingkungan sebagai berikut :

1. Jalan Arteri adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata – rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan Kolektor adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan penumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata – rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan Lokal adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak pendek, kecepatan rata – rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan Lingkungan adalah jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata – rata rendah.

### **2.2.3 Status Jalan**

Jalan umum menurut statusnya terbagi atas jalan Nasional, jalan Provinsi, jalan Kabupaten, jalan Kota, dan jalan Desa, yaitu sebagai berikut:

1. Jalan Nasional merupakan jalan Arteri dan jalan Kolektor dalam sistem jaringan jalan Primer yang menghubungkan antar Ibukota Provinsi, dan jalan strategis Nasional, serta jalan Tol.

2. Jalan Provinsi merupakan jalan Kolektor dalam sistem jaringan jalan Primer yang menghubungkan Ibukota Provinsi dengan Ibukota Kabupaten/Kota, atau antar Ibukota Kabupaten/Kota, dan jalan strategis Provinsi.
3. Jalan Kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan Primer (diluar jalan Nasional dan jalan Provinsi), yang menghubungkan Ibukota Kabupaten dengan Ibukota Kecamatan, antar Ibukota Kecamatan, Ibukota Kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan Sekunder dalam wilayah Kabupaten, dan jalan strategis Kabupaten.
4. Jalan Kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan Sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam Kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat pemukiman yang berada di dalam Kota.
5. Jalan Desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman didalam Desa, serta jalan lingkungan.

#### **2.2.4 Kelas Jalan**

Pengelompokan menurut Kelas Jalan dimaksudkan untuk standarisasi penyediaan prasarana jalan. Pembagian Kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Pengaturan Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

Pembagian kelas jalan menurut PP Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 19 (2009), adalah sebagai berikut :

1. Jalan kelas I adalah jalan Arteri dan Kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.
2. Jalan Kelas II adalah jalan Arteri, Kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
3. Jalan Kelas III adalah jalan Arteri, Kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
4. Jalan Kelas Khusus adalah jalan Arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Lebar Lajur ideal yang di kelompokkan menurut kelasnya dapat dilihat pada

Tabel berikut :

Tabel 2.1 Lebar Lajur Ideal Menurut Kelas Jalan

FUNGSI	KELAS	LEBAR LAJUR IDEAL (m)
Arteri	I	3,75
	II, III A	3,50
Kolektor	III A, III B	3,00
Lokal	III C	3,00

Sumber: Departemen Pekerjaan Umum 1997

### 2.3 Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Nomor 2 Tahun 2009 mendefinisikan Kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.

#### 2.3.1 Faktor – faktor penyebab Kecelakaan

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Di samping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

### 1. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pula pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

### 2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana harusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan, perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, di samping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

### 3. Faktor Jalan

Faktor jalan terkait dengan kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pengunungan, ada tidaknya median jalan, jarak

pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak/berlobang sangat membahayakan pengguna jalan terutama bagi pengguna sepeda motor.

#### 4. Faktor Cuaca

Hari hujan juga mempengaruhi unjuk kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi licin jarak pandang juga terpengaruh karena lebatnya hujan sehingga mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

#### 2.3.2 Klasifikasi Kecelakaan lalu lintas

Menurut Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 pasal 229, Kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan sebagai berikut :

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan Kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan Kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan Kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat sampai meninggal dunia.

Ada beberapa jenis Kecelakaan lalu lintas menurut Departemen Perhubungan Republik Indonesia (2006), dapat dilihat sebagai berikut :

1. *Angle (Ra)*, tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan.



2. *Rear-End (Re)*, kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.
3. *Sideswape (Ss)*, kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan.
4. *Head-On (Ho)*, tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswape*).
5. *Backing*, tabrakan secara mundur.

#### **2.4 Penanganan Kecelakaan**

Menurut Wells (1993), Kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan – kesalahan pengemudi dapat dikurangi dengan beberapa cara sebagai berikut :

1. Pembatasan usia dalam pemberian SIM (surat ijin mengemudi).
2. Undang – undang yang melindungi para pengemudi dengan menentukan jarak minimal satu kendaraan ke kendaraan lain, untuk mengurangi Kecelakaan karena faktor kelelahan.
3. Ujian pengemudi.
4. Peraturan pengamanan, seperti memakai sabuk pengaman pada saat berkendara dan melarang seseorang berkendara dalam keadaan dibawah pengaruh alkohol maupun obat – obatan.
5. Publikasi atau propaganda, tentang pentingnya mematuhi rambu lalu lintas dan peraturan – peraturan yang sudah ditetapkan.

## **2.5 Rambu dan Marka jalan**

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Tahun (2014), Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, adan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan lain. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Tahun (2014), Marka jalan adalah suatu tanda yang berada dipermukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

### **2.5.1 Tujuan pemasangan rambu dan marka jalan**

Ada beberapa tujuan pemasangan rambu dan marka jalan menurut Munawar (2004), diantaranya adalah sebagai alat atau fasilitas pelengkap jalan ruas yang berfungsi untuk mengendalikan arus lalu lintas, khususnya dalam hal meningkatkan kelancaran dan keamanan pengguna jalan raya dengan cara memberikan informasi seperti perintah, peringatan, dan petunjuk.

### **2.5.2 Persyaratan rambu dan marka jalan**

Agar tujuan pemasangan rambu dan marka jalan dapat berfungsi secara maksimal dan efektif maka harus memenuhi persyaratan yang sudah ditetapkan. Menurut Munawar (2004), persyaratan yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut:

1. Memenuhi suatu kebutuhan tertentu.
2. Dapat terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan yang melintas.
3. Memusatkan perhatian pengguna jalan.

4. Menyampaikan sebuah maksud yang jelas dan sederhana, sehingga dapat dengan mudah dimengerti oleh para pengguna jalan yang melintas.
5. Perintah yang disampaikan dihormati dan dipatuhi secara penuh oleh para pengguna jalan.
6. Memberikan waktu yang cukup untuk menanganinya.

